

Citation style

Steininger, Benjamin: review of: Michael Poppe, Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich. 5: Öl- und Treibstoffpipelines, Baden-Baden: Nomos, 2015, in: Technikgeschichte, 84 (2017), 3, p. 269-270, DOI: 105771/0040-117X-2017-3-269, downloaded from recensio.net

First published:

<https://www.nomos-elibrary.de/zeitschrift/0040-117X>



copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

Besprechungsteil

MICHAEL POPPE, **Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich**. Band 5: Öl- und Treibstoffpipelines. Nomos, Baden-Baden 2015, 368 S., EUR 74,-.

Pipelines sind eines der wichtigsten Verkehrsmittel des 20. und 21. Jahrhunderts. Im Jahr 2014, so wird geschätzt, umfasste das weltweite Pipelinesystem eine Länge von 3,5 Millionen Kilometern. Transportiert werden darin Milliarden Tonnen von Kohlenwasserstoffen: Rohöl, Erdgas, Raffinerieprodukte. Dennoch weiß die Geschichtswissenschaft bislang erstaunlich wenig über diese lokalen, nationalen bis interkontinentalen Röhrensysteme und ihre Geschichte.

Der Historiker Michael Poppe ist in seiner Siegener Dissertation in zahlreichen, einschlägigen Archiven einigen westeuropäischen Pipelineprojekten der Nachkriegsjahrzehnte nachgegangen. Vorgestellt und verglichen werden zivile, aber auch militärische Projekte in Deutschland, Frankreich und den Benelux-Ländern, so u.a. die Rotterdam-Rhein-Pipeline, die Nord-West-Ölleitung von Wilhelmshaven nach Köln, die Südeuropäische Pipeline von Laverà/Marseille nach Straßburg, sowie das NATO-Pipeline-System.

Technisch sind Pipelines integraler Bestandteil eines globalen Verbundsystems aus Lagerstätten, Förderanlagen, Depots, Raffinerien, Tanker- und Hafinfrastrukturen. Vor allem von letzteren gingen im Untersuchungszeitraum entscheidende Impulse für europäische Pipelinesysteme aus. Denn nur Pipelines waren in der Lage, die riesigen Tonnagen von immer größeren Ozeantankern aus Rotterdam oder Wilhelmshaven reibungslos an die neuen Raffinerien und Verbrauchszentren im Binnenland weiterströmen zu lassen.

Die Forschungsarbeit von Michael Poppe ist auf die Jahrzehnte des globalen Erdölbooms konzentriert. Regelmäßig übertrafen

in den 1950er bis 1960er Jahren die tatsächlichen die planbaren Entwicklungen. Tiefwasserhäfen wie Rotterdam, Wilhelmshaven und Marseille konkurrierten keinesfalls um ein knappes, sondern um ein massenhaft zu verteilendes Gut. Im Rückblick wirkt es gleichzeitig hilflos und aufschlussreich, wie etwa das um Eisenbahn und Tankwagen bemühte Bundesverkehrsministerium die Wucht der neuen Transportwege unter- und seine eigene Steuerungskompetenz überschätzte. Konzerne waren die treibenden historischen Agenturen, denen Staaten unfreiwillig folgten.

Europa insgesamt erscheint im Spiegel der Pipelinetechnik als Peripherie, wie an einigen Zahlen klar wird. Während schon 1940 in den USA ein kontinentales Netz von 187.000 km Länge bestand, während der US-amerikanische Vormarsch im Zweiten Weltkrieg selbstverständlich von temporären Pipelinebauten durch den Ärmelkanal (Operation PLUTO, „Pipeline under the Ocean“) und durch Nordfrankreich begleitet wurde, betrat jede Pipeline in den europäischen Nachkriegsstaaten politisches Neuland.

Die Arbeit ist dabei weniger von einem technikhistorischen als vielmehr von einem Blick auf politische und institutionelle Entscheidungsstrukturen mit ihren unterschiedlichen nationalen Befindlichkeiten geprägt. So werden zwar in kurzen Kapitelabschnitten technische ‚Standards‘ erwähnt, aber schon von den Herausforderungen des Baus und von den technischen Details des Betriebs erfährt der Leser abgesehen von einem Überblickskapitel wenig. Sehr viel greifbarer erscheint bei Poppe, wie die jeweiligen nationalen oder im Fall der NATO-Pipeline auch internationalen Institutionen diese völlig neue Infrastrukturherausforderung meisterten. Dass der – laut Klappentext – pensionierte Oberstleutnant a.D. Poppe mit dem militärischen NATO-Projekt eine nicht kommerziell betriebene Infrastruktur in den

Blick nimmt, die dann aber dennoch seitens der NATO kommerziell ‚vermietet‘ wurde, ist von besonderem Interesse.

Vonseiten der Technikgeschichte dürfen, ja müssten weitere, sowohl geografisch, wie auch systematisch eher vergleichende Arbeiten (Ost vs. West, Pipeline- vs. Containerrevolution usw.) folgen. Vertreter der neuen, bislang vor allem nordamerikanischen *Energy Humanities* wie Imre Szeman haben gerade erst in der Forschung zu Pipelinesystemen ein eminent politisches Desiderat geortet, sind es doch diese großen, oft internationalen Projekte (Keystone, Northstream oder Nabucco), an denen die sonst abstrakte technische Welt der Kohlenwasserstoffe öffentliche Sichtbarkeit gewinnt, weil hier ein technisches Bauwerk hineinragt in den Raum des politischen, weil von Energie- und Militär- bis Lokal- und Wirtschaftspolitik nahezu alle Entscheidungsebenen von diesen stählernen Röhren gequert werden. Einen ersten Abschnitt durch die Archivgefilde Westeuropas hat Michael Poppe verfolgt.

Berlin u. Wien Benjamin Steininger

MIMI SHELLER, **Aluminum Dreams.** The Making of Light Modernity. MIT Press, Cambridge/MA u. London 2014, 384 S., \$ 30,95.

Mit ihren *Aluminum Dreams* hat die Soziologin Mimi Sheller eine Mixtur aus einer Kulturgeschichte der Materialien und einem umweltpolitischen Pamphlet vorgelegt. Sie konfrontiert ihre Leserschaft mit den Folgen des gedankenlosen Massenkonsums, bei dem sich das Aluminium in einer Vielzahl von Produkten, die uns im Alltag umgeben, verbirgt. Sie sieht das Leichtmetall auf der einen Seite als Symbol einer urbanen Moderne, das sich durch seine Eigenschaften als Basiswerkstoff des Bau- und Verkehrswesens etabliert hat, auf der anderen als todbringendes Rüstungsmetall, ohne das die Weltkriege in ihren Dimensionen nicht möglich gewesen wären. Für sie verbinden

sich mit dem Aluminium die Herausbildung der globalen Moderne und die Ausbeutung und Rückständigkeit der bauxitliefernden Staaten, die Entstehung der multinationalen Konzerne und die Vertreibung indigener Völker, der Aufstieg der USA zur ökonomischen und militärischen Weltmacht und der aktuelle Aufstieg Chinas, die Modernisierung des Krieges und die Schlüsselrolle der Luftwaffen, die Erfindung der „suburbia“ in den 1950er Jahren und letztlich der amerikanischen Traum. Sie zielt auf die Dekonstruktion der idealistischen Projektionen und Utopien, die mit technologischem Scheitern, Verschmutzung, Entwurzelung und der Verwüstung der Umwelt einhergehen – ein Programm, das dem Niedergangsdiskurs der frühen deutschen Umweltgeschichte der 1980er Jahre einschließlich ihrer Kritik am US-Imperialismus gleicht. Das Buch will das bereits Anfang der 1990er Jahre von Erich Schatzberg entwickelte Konzept einer symbolisch-ideologischen Technikgeschichte erweitern. Die mehrfach aufscheinende Kritik an Schatzberg, er habe den Einfluss des Staates und der Wirtschaft „ignoriert“, ist allerdings überzogen. Vielmehr hatte doch Schatzberg der Technikgeschichte gegenüber dem seinerzeit dominierenden Sozialkonstruktivismus zu einem weiterführenden Ansatz verholfen.

Eine Stärke des Buches ist die Untersuchung der durch die Aluminiumproduktion betroffenen Entwicklungsländer. So erklärt sich das Design der Studie aus den vorherigen Arbeiten der Autorin, in denen sie die Funktion Jamaikas als Bauxitquelle der USA beschrieben hat (*Consuming the Caribbean*, 2003). Daher bebildert sie den Abschnitt über den Zugriff des US-amerikanischen Aluminiumherstellers Alcoa auf die Karibik mit nicht weniger als neun vollfarbigen Werbeplakaten („Alcoa serves the Caribbean“). Sheller argumentiert, dass auch der zweite „Rohstoff“ bei der Aluminiumproduktion, die Elektrizität, deren Erzeugung im großen Maßstab erhebliche Umweltfolgen zeitigt, nicht nur von der Industrie und ihren Ingenieuren, sondern auch von den Historikern „ignoriert“ worden sei. Für das